

Rozwój wschodnich i północnych przejść granicznych w świetle badań interakcji społeczno- ekonomicznych i ruchu granicznego

Tomasz Komornicki
IGiPZ PAN



**Strategia dla granic
spotkanie robocze
24.02.2009**

FUNDACJA im. Stefana BATOREGO



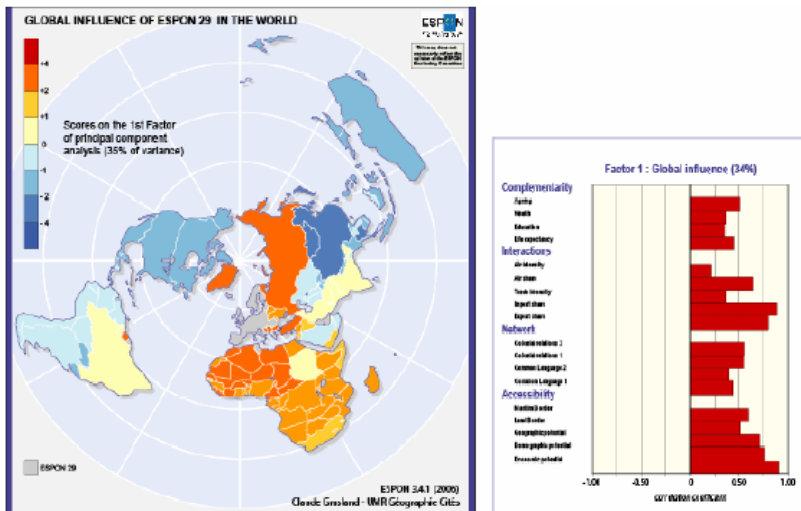
Plan prezentacji

- Polska granica wschodnia w badaniach europejskich
- Elementy kształtujące przenikalność granicy
- Zmiany w natężeniu i strukturze ruchu granicznego 1990-2008
- Badania na przejściach granicznych w roku 2008
(Projekt: „Przepływy osób i towarów przez polski odcinek zewnętrznej granicy Unii Europejskiej – analiza przestrzenna”)
- Wnioski i rekomendacje dla polityki inwestycyjnej

Polska granica wschodnia – przedmiot zainteresowania w skali europejskiej

- EXLINEA
- ESPON 1.1.3.
- ESPON 1.4.4.

Map 46: Global influence area of ESPON 29 in the World



Dimension of economic disparities



Small or no economic disparities

Medium economic disparities

Very large economic disparities

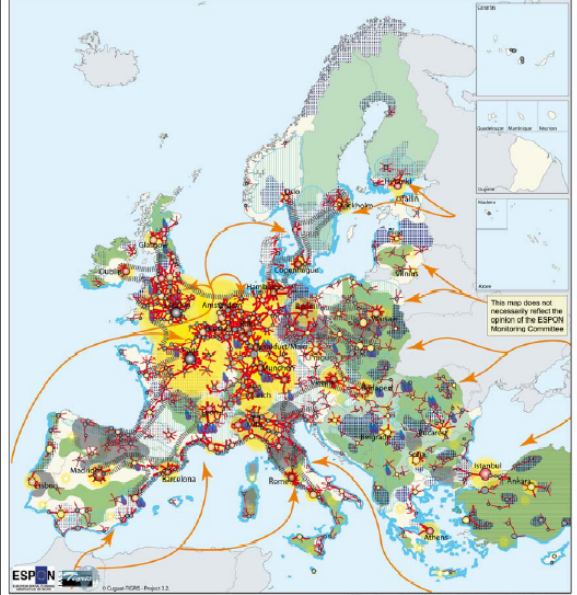
Non EU members

EU member states

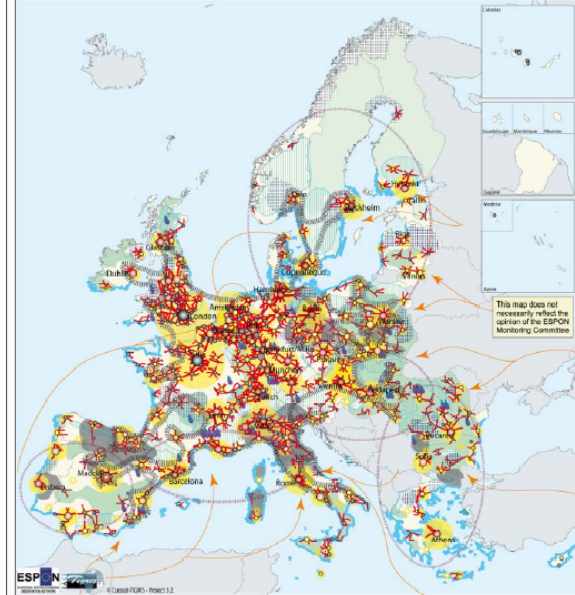
Border regions

Scenariusze dla Europy

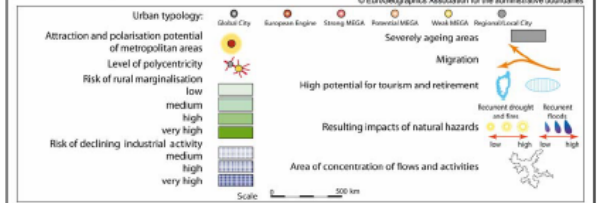
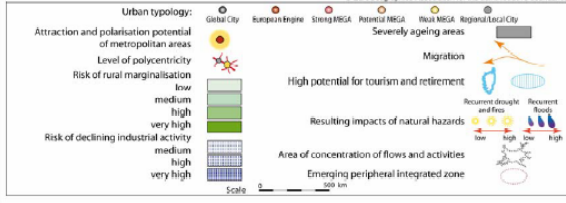
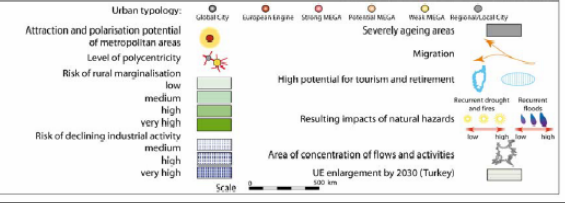
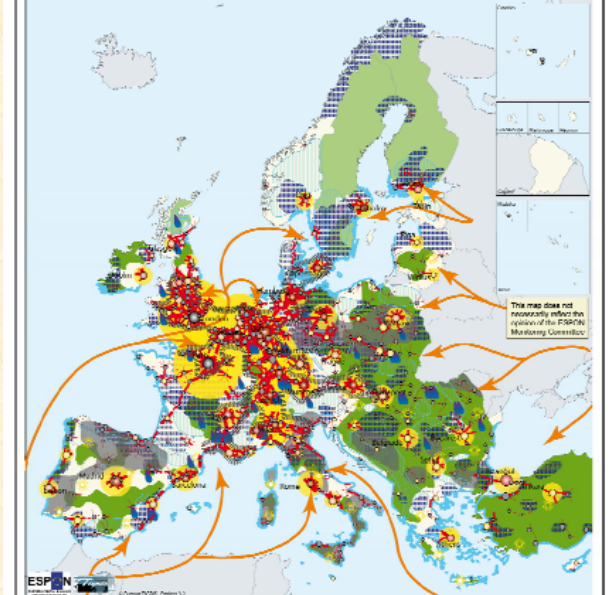
BASELINE SCENARIO
(FINAL IMAGE 2030)



DANUBIAN EUROPE
(COHESION-ORIENTED SCENARIO - FINAL IMAGE 2030)



RHINE-RHONE EUROPE
(COMPETITIVENESS-ORIENTED SCENARIO - FINAL IMAGE 2030)



Elementy kształtujące przenikalność granicy

Infrastruktura

Funkcje granicy

Rzeczywista
infrastruktura
transportowa

Infrastruktura specyficzna
(przejścia graniczne,
terminale itp.)

Ograniczenia
instytucjonalne
obligatoryjne (reżim
granicy, regulacje
Schengen, ograniczenia
w przewozie towarów
objętych akcyzą)

Kraj A

Kraj B

**PRZENIKALNOŚĆ
GRANICY**

Ograniczenia
instytucjonalne nie
obligatoryjne
(organizacja odpraw,
obsada etatowa,
rozporządzenia
wewnętrzne)

Rozwój transgranicznej infrastruktury transportowej



Granica z	długość granicy w km	ilość dróg utwardzonych przecinających granicę	odcinek granicy na 1 drogę utwardzoną w km	Liczba ogólnodostępnych przejść granicznych	odcinek granicy na 1 przejście ogólnodostępne	stopień wykorzystania dróg transgranicznych
ROSJĄ	209,73	17	12,3	3	69,91	17,6
LITWĄ	102,41	3	34,1	2	51,21	66,7
BIAŁORUSIĄ	407,47	14	29,1	5	81,49	35,7
UKRAINĄ	526,23	11	47,8	6	87,71	54,5
SŁOWACJĄ	517,72	15	34,5	11	47,07	73,3
CZECHAMI	785,66	55	14,3	26	30,22	47,3
NIEMCAMI	461,58	22	21,0	19	24,29	86,4
Razem	3010,80	137	22,0	72	41,82	52,6

Rozwój infrastruktury granicznej i ruchu granicznego w Polsce

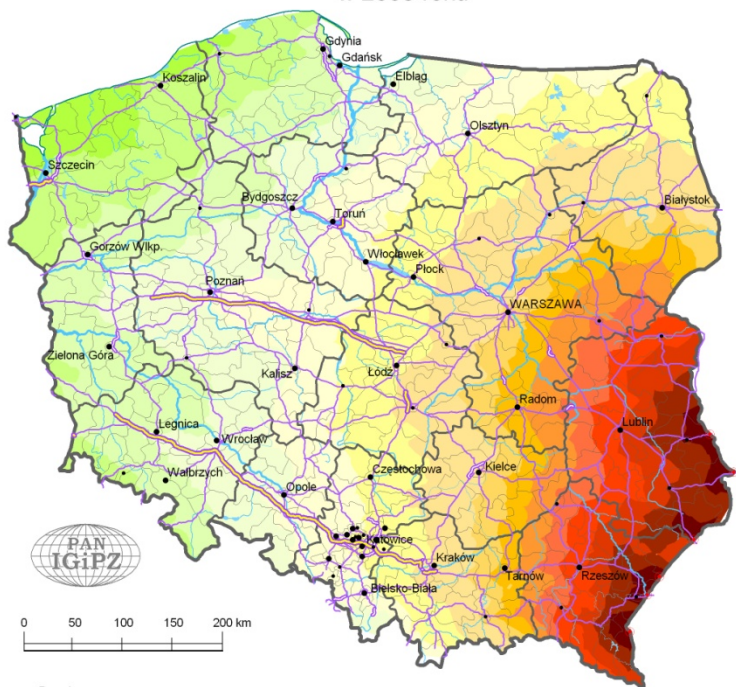
Kategoria	1990	2001	Wzrost 1990=100
Drogi o nawierzchni ulepszonej przecinające granice	131	134	102
Linie kolejowe przecinające granice	44	44	100
Liczba ogólnodostępnych drogowych przejść granicznych	32	69	216
Liczba kolejowych przejść granicznych	15	23	153
<i>Ruch graniczny pojazdów osobowych w tys.</i>	<i>11 740</i>	<i>55 299</i>	<i>471</i>
<i>Ruch graniczny pojazdów ciężarowych w tys.</i>	<i>1 077</i>	<i>5 441</i>	<i>505</i>

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej



Przewidywana poprawa dostępności do drogowych polsko-ukraińskich przejść granicznych 2008-2013/15

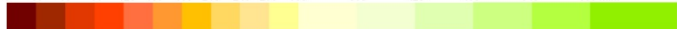
Dostępność komunikacyjna do przejść granicznych z Ukrainą w 2008 roku



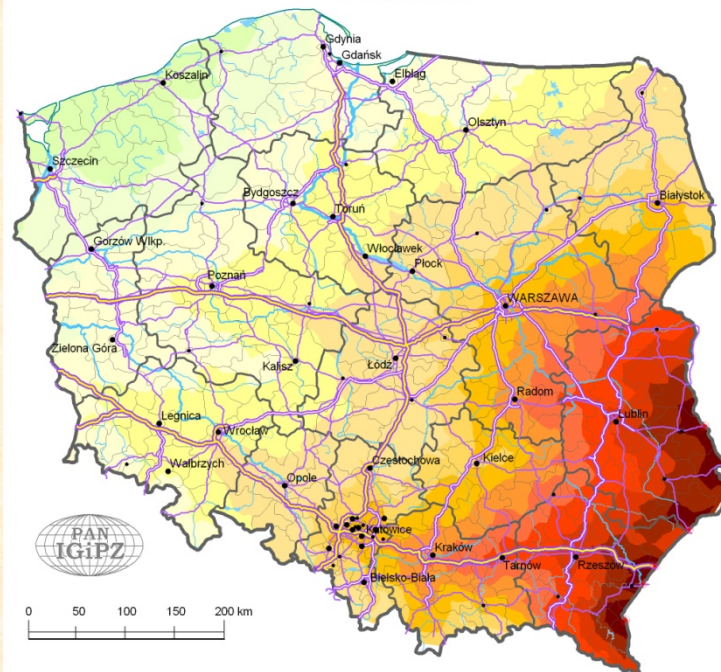
- Drogi:
- autostrady
 - ekspresowe
 - inne drogi krajowe
 - wody
 - przejścia graniczne
- granica państwa
 - granice województw
 - granice powiatów
 - Opole miasta powyżej 100 tys. mieszkańców
 - pozostałe miasta grodzkie i byle wojewódzkie

Obszary o dostępności komunikacyjnej (czas przejazdu samochodem):

0 30 60 90 120 150 180 210 240 270 300 360 420 480 540 600 min.



Dostępność komunikacyjna do przejść granicznych z Ukrainą w 2013 roku



- Drogi:
- autostrady
 - ekspresowe
 - inne drogi krajowe
 - wody
 - przejścia graniczne
- granica państwa
 - granice województw
 - granice powiatów
 - Opole miasta powyżej 100 tys. mieszkańców
 - pozostałe miasta grodzkie i byle wojewódzkie

Obszary o dostępności komunikacyjnej (czas przejazdu samochodem):

0 30 60 90 120 150 180 210 240 270 300 360 420 480 540 600 min.

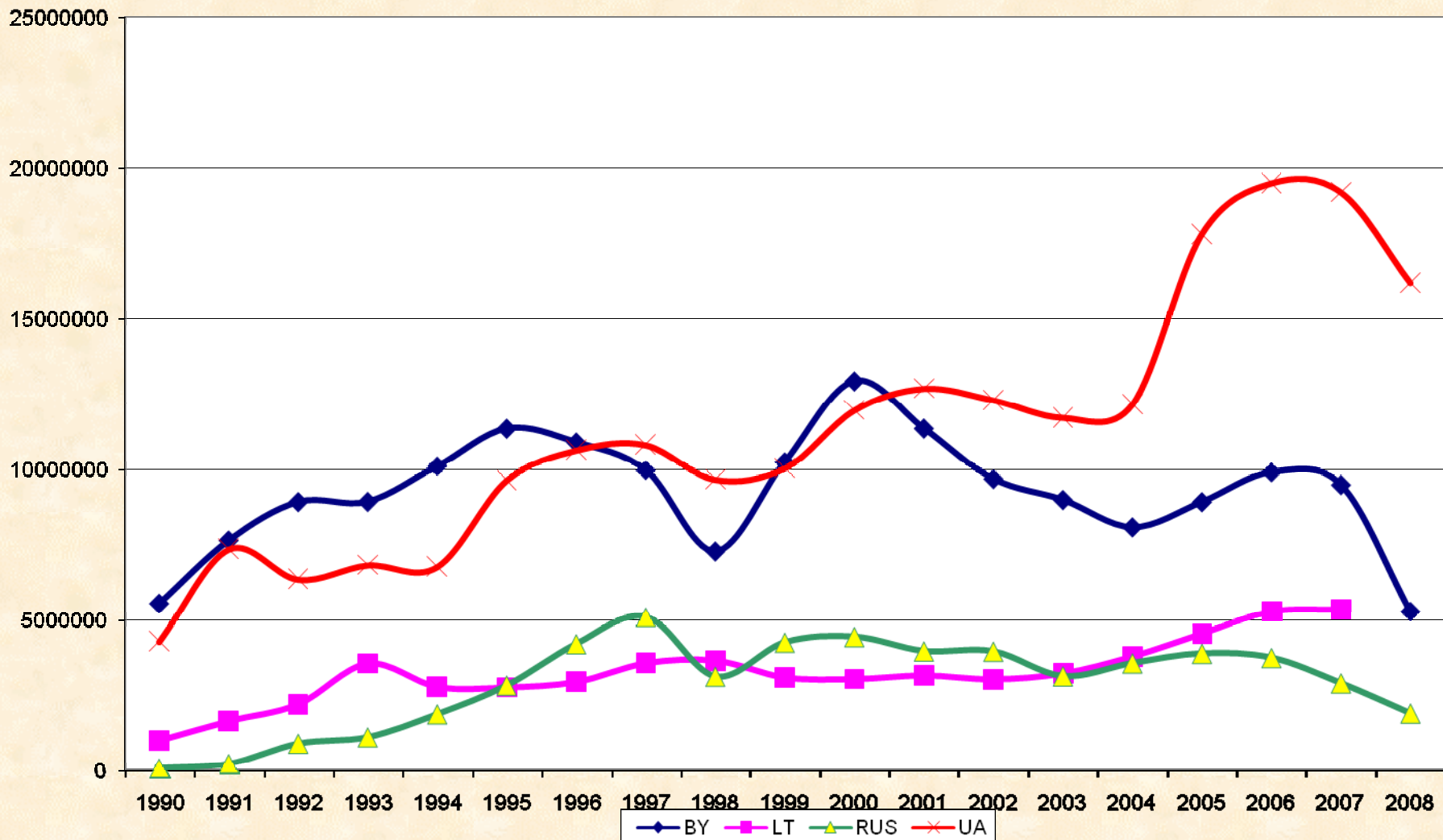


Przemiany funkcji polskiej granicy wschodniej

- Granica subsekwentna – wtórna do form zagospodarowania
- Silna formalizacja w okresie 1945-1989
- Redukcja funkcji i wzrost przenikalności w okresie 1989-2003
- Re-formalizacja od roku 2003

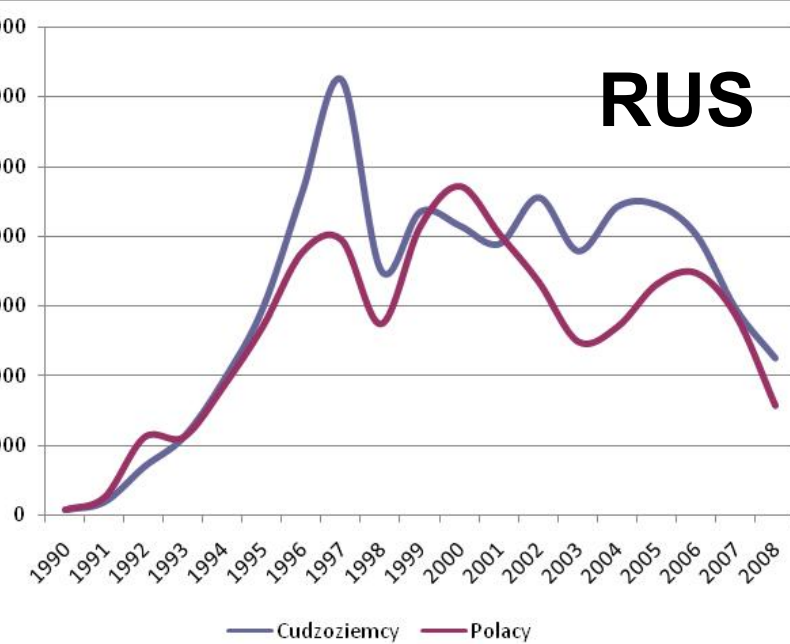
- Wielkość i struktura interakcji transgranicznych silnie uwarunkowana koniunkturą drobnego handlu i przemytu, w tym brakiem realnej gospodarki rynkowej w krajach sąsiednich

Ruch osobowy na granicy wschodniej 1990-2008

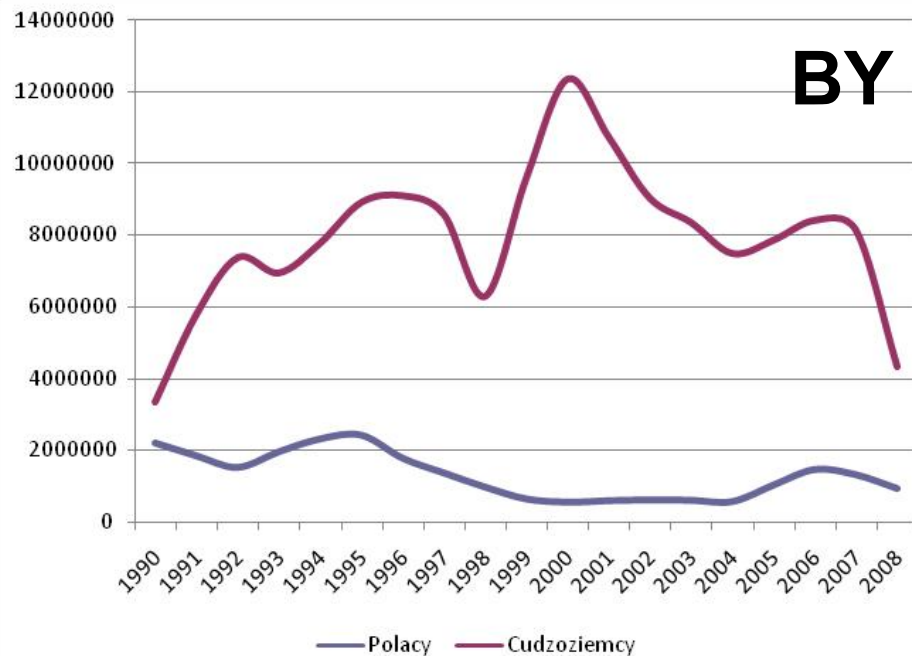


Polacy i cudzoziemcy w ruchu przez poszczególne odcinki granicy wschodniej

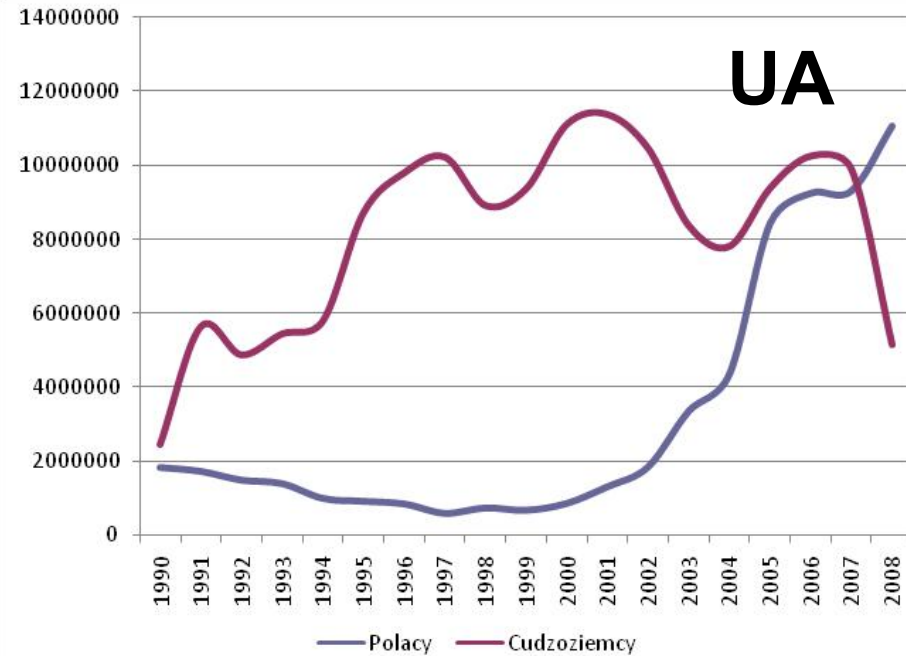
RUS



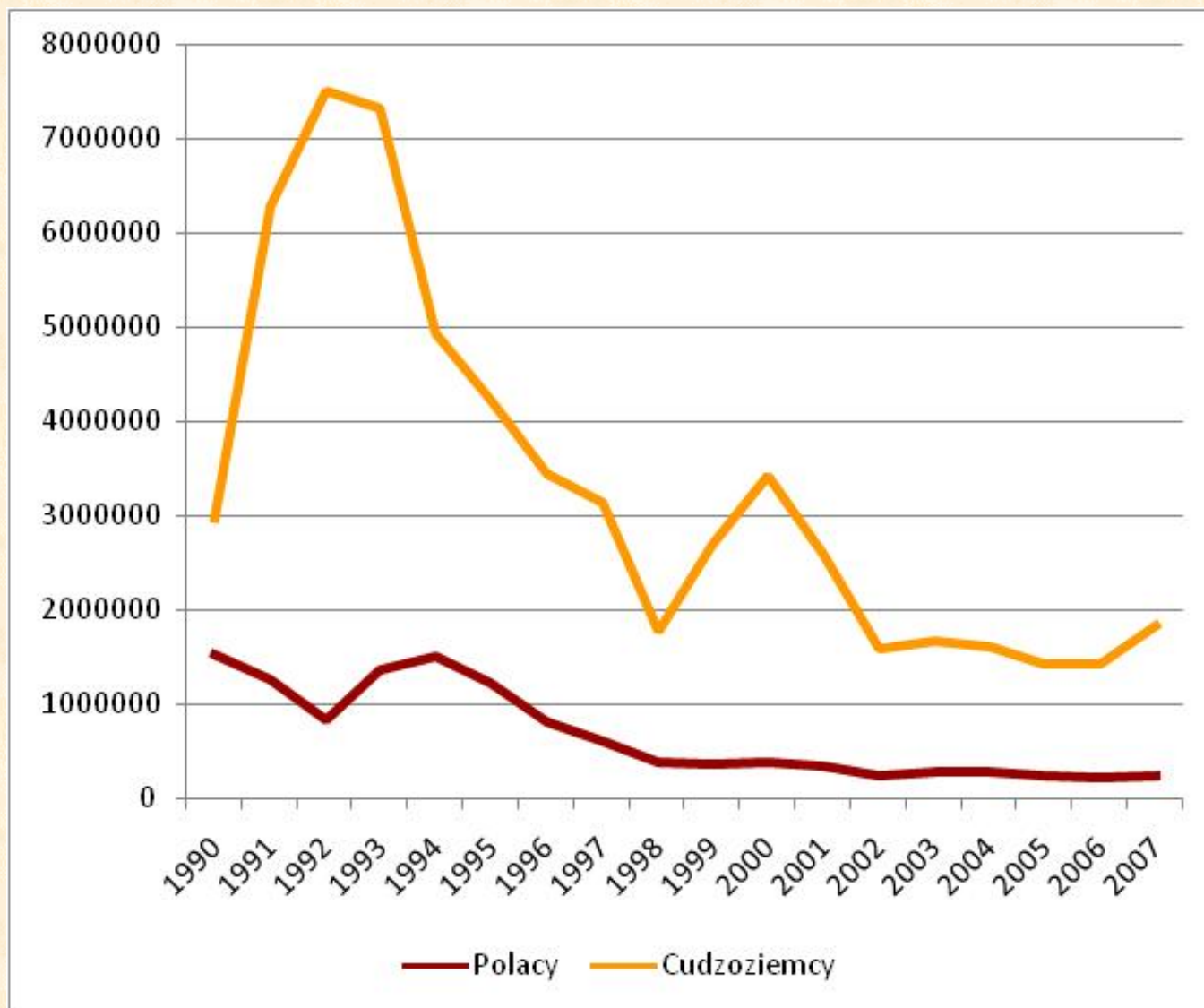
BY



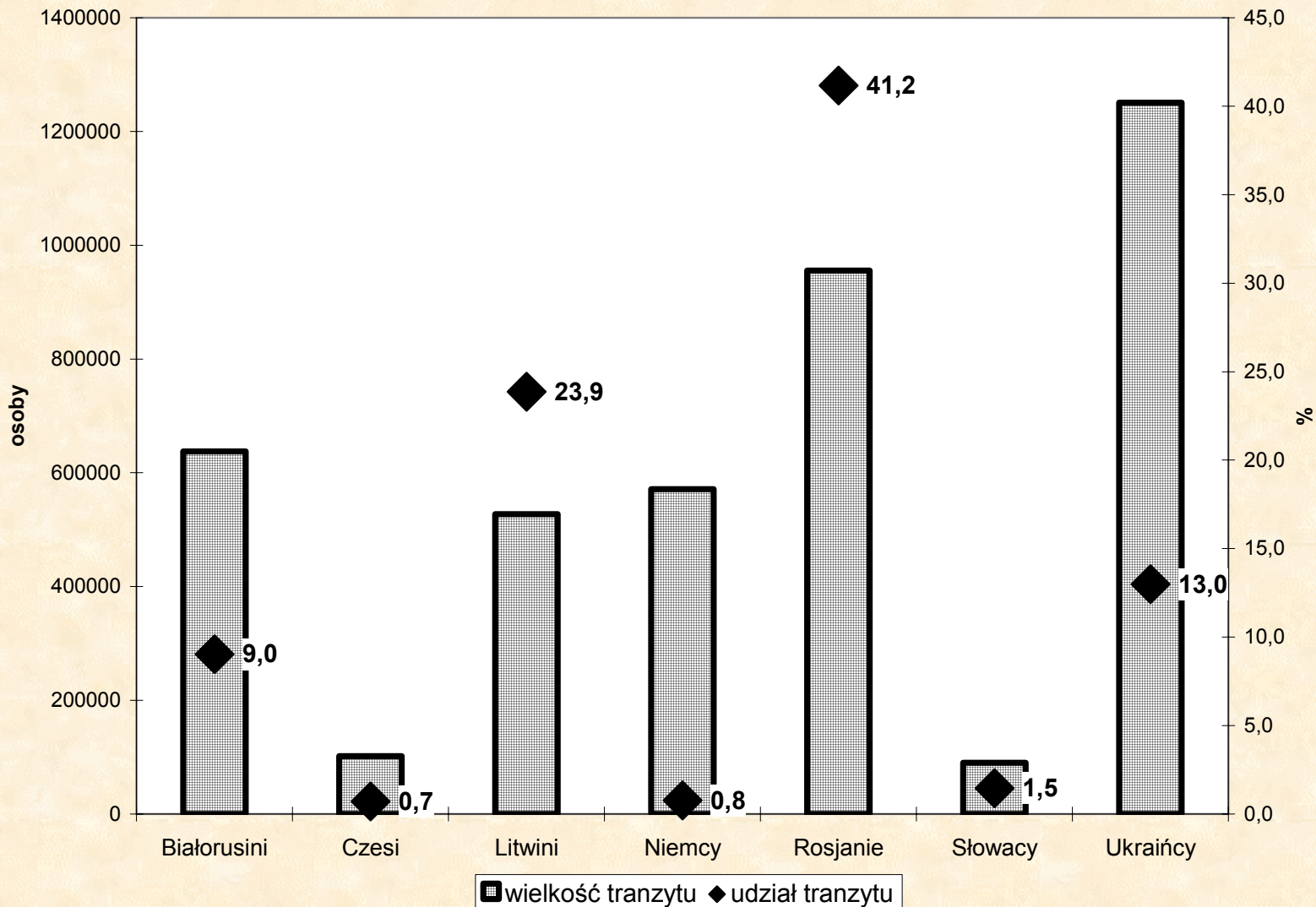
UA



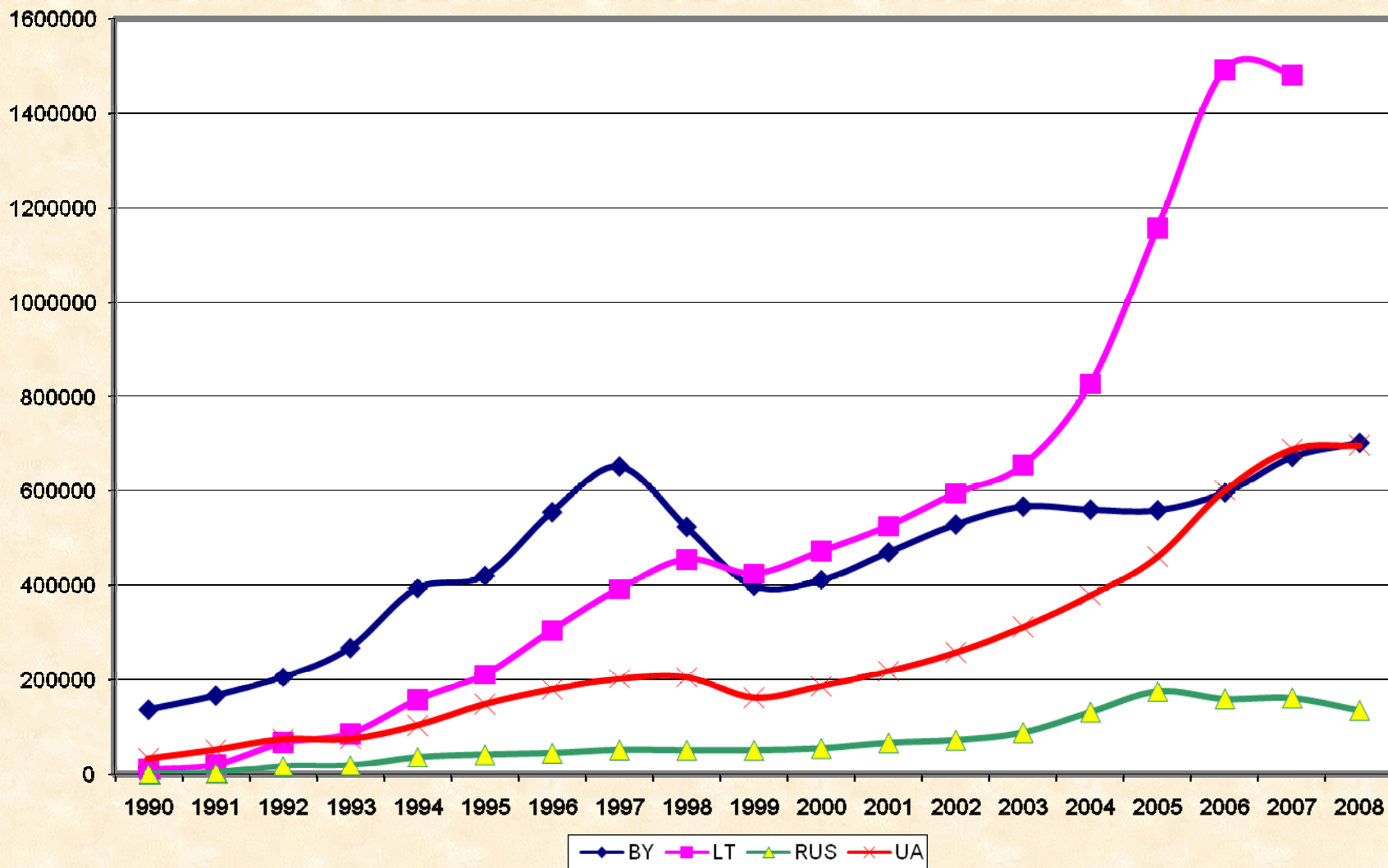
Rola kolei w ruchu granicznym



Rola tranzytu osobowego przez Polskę (szacunek 2007)

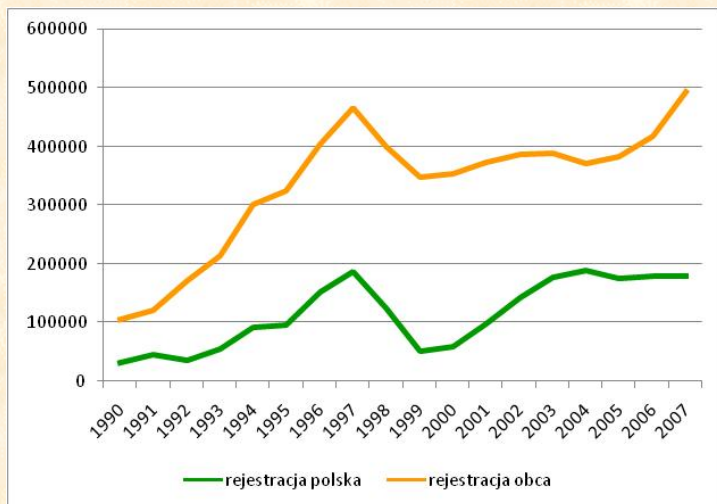


Ruch towarowy na granicy wschodniej

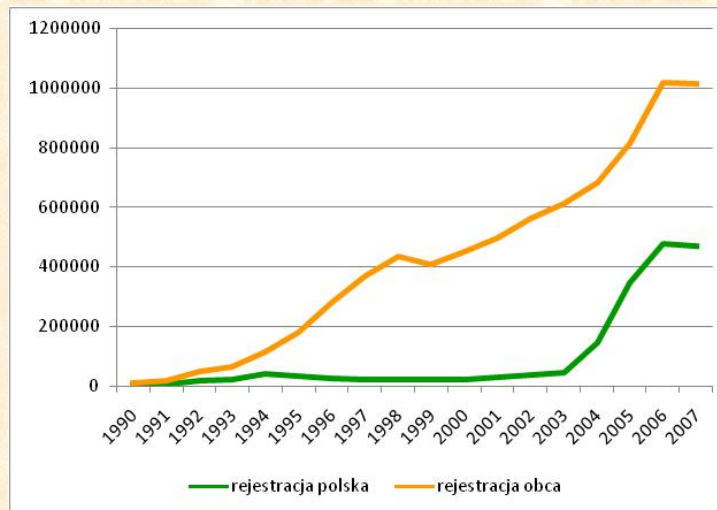


Ciężarówki polskie i zagraniczne w ruchu przez poszczególne odcinki granicy wschodniej

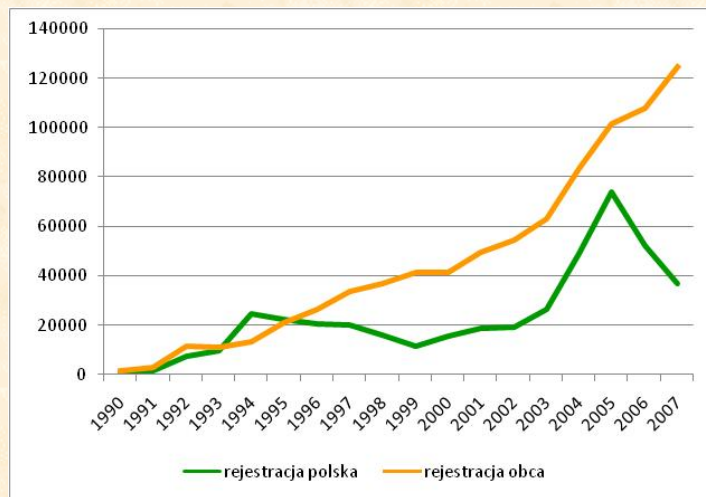
BY



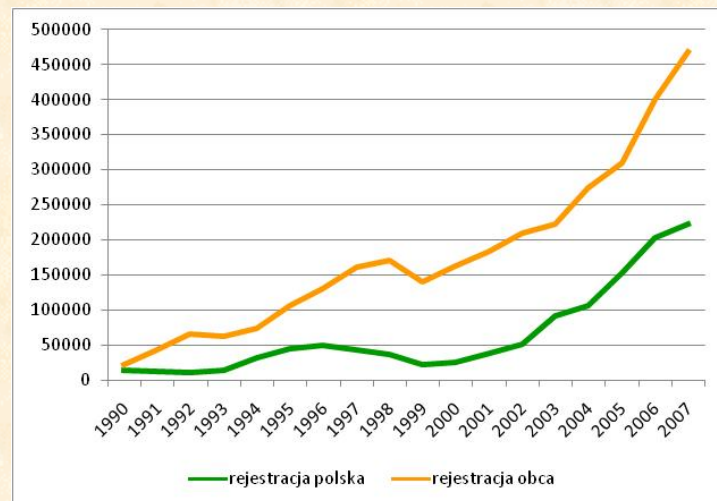
LT



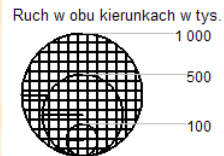
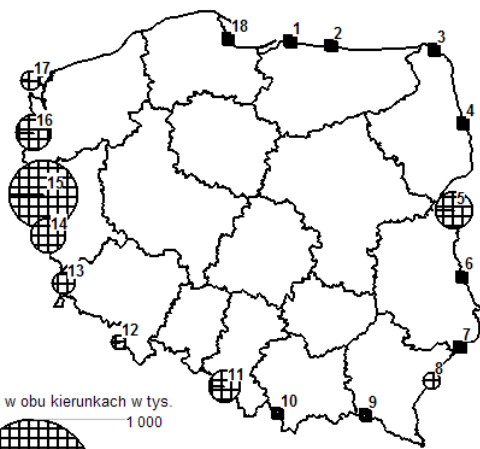
RUS



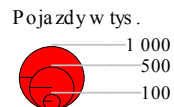
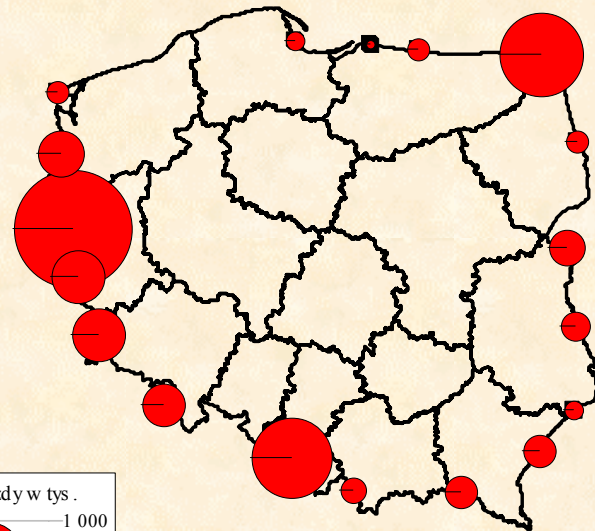
UA



1990

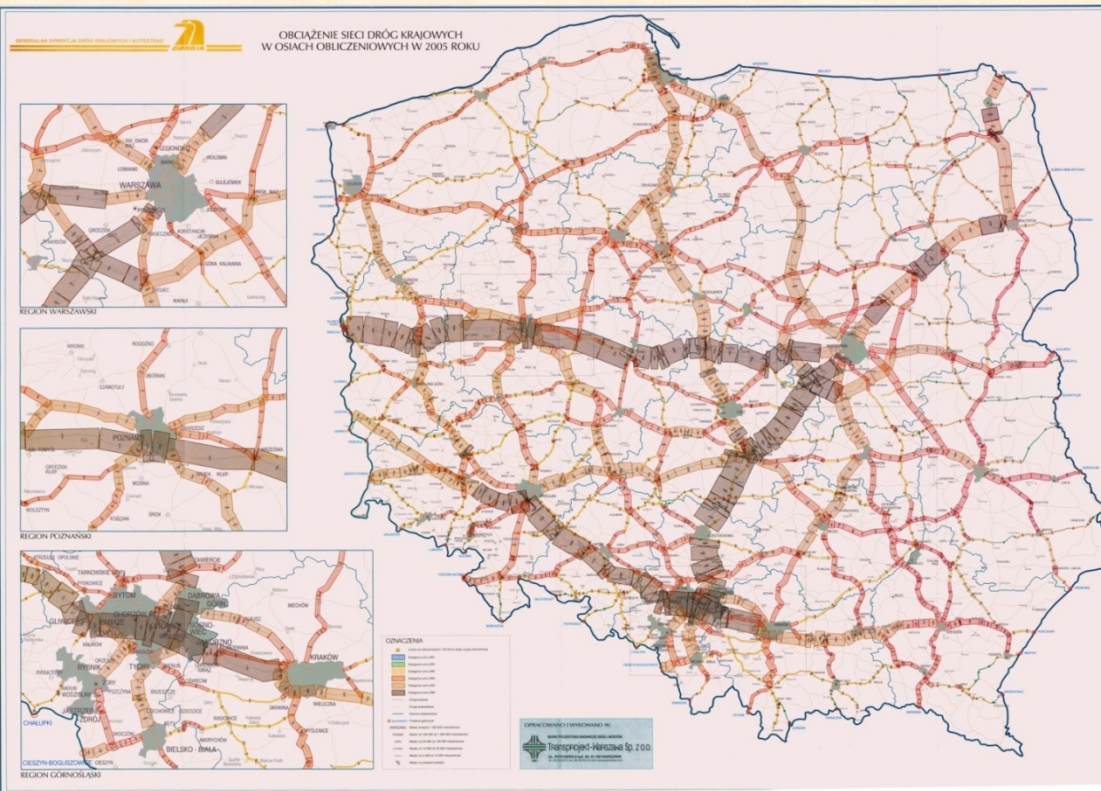


2006

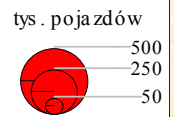
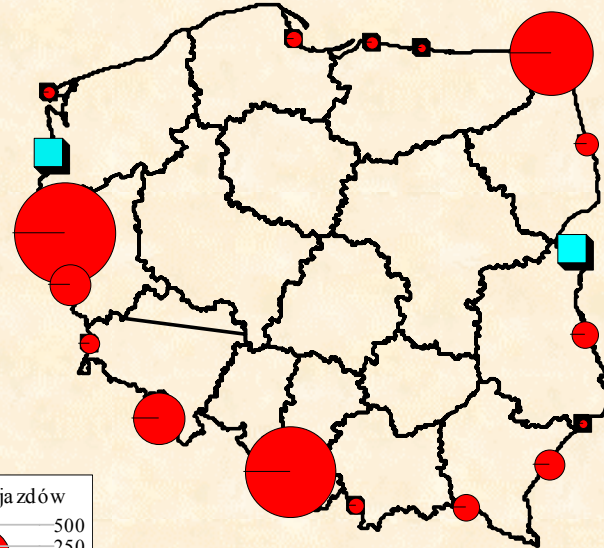


Tranzyt

2005



2004-2006



Eksport do krajów sąsiednich 2000-2005

Udział w eksporcie w %

50 - 100

40 - 50

30 - 40

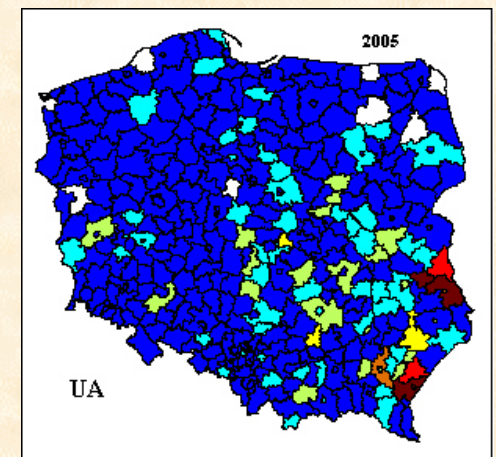
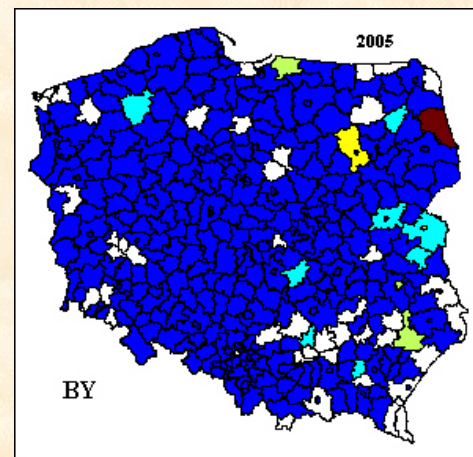
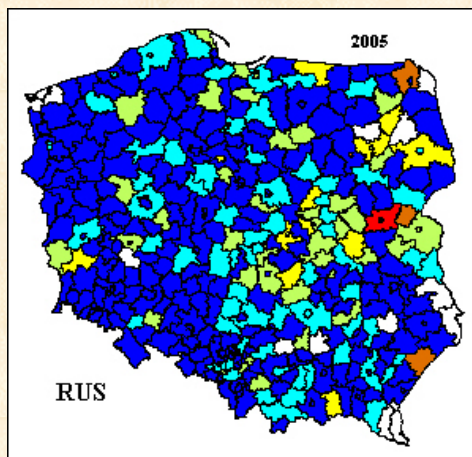
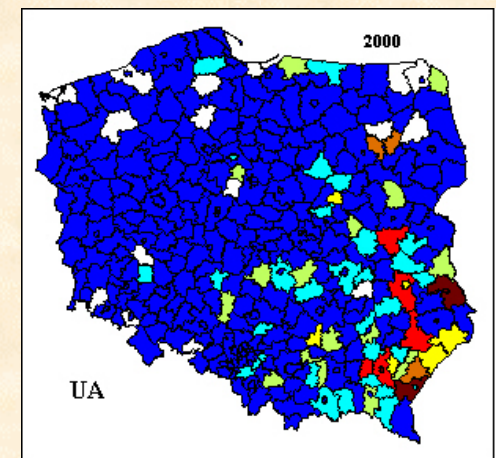
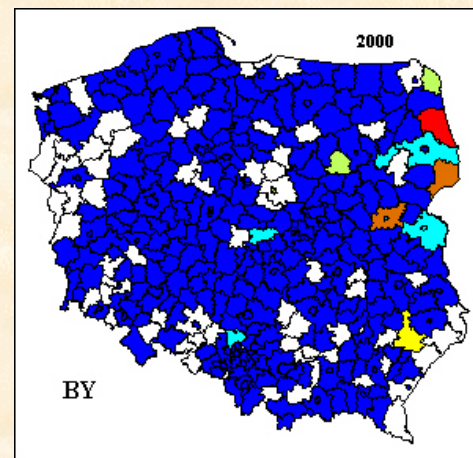
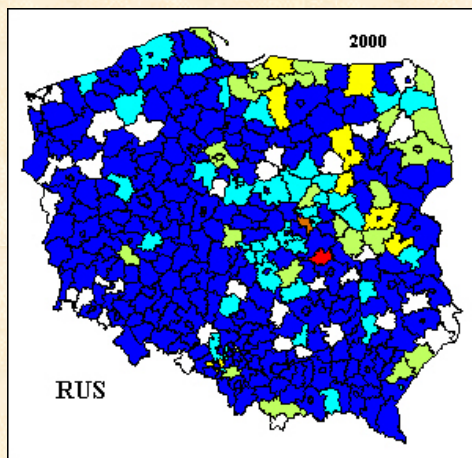
20 - 30

10 - 20

5 - 10

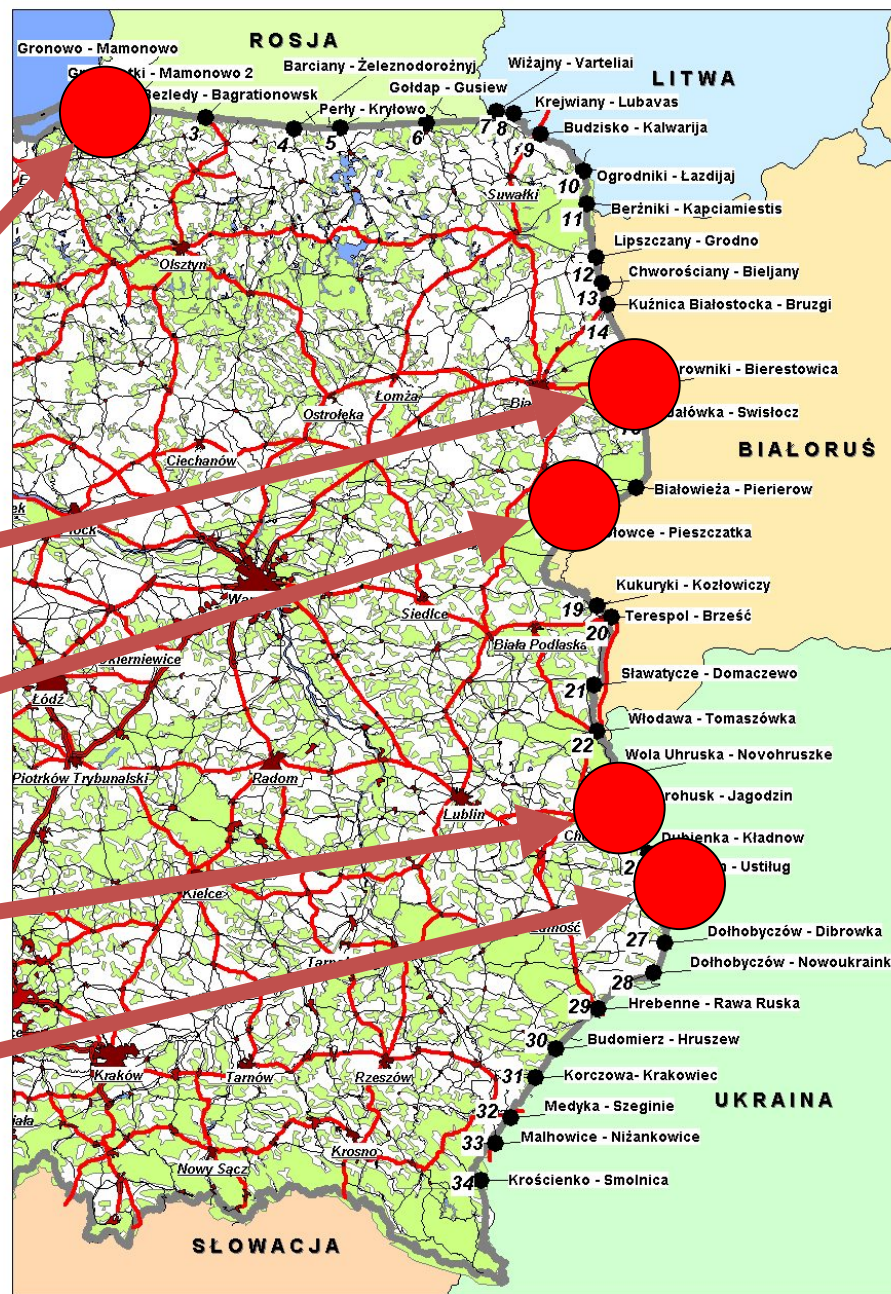
0 - 5

brak danych



Badania ruchu 2008

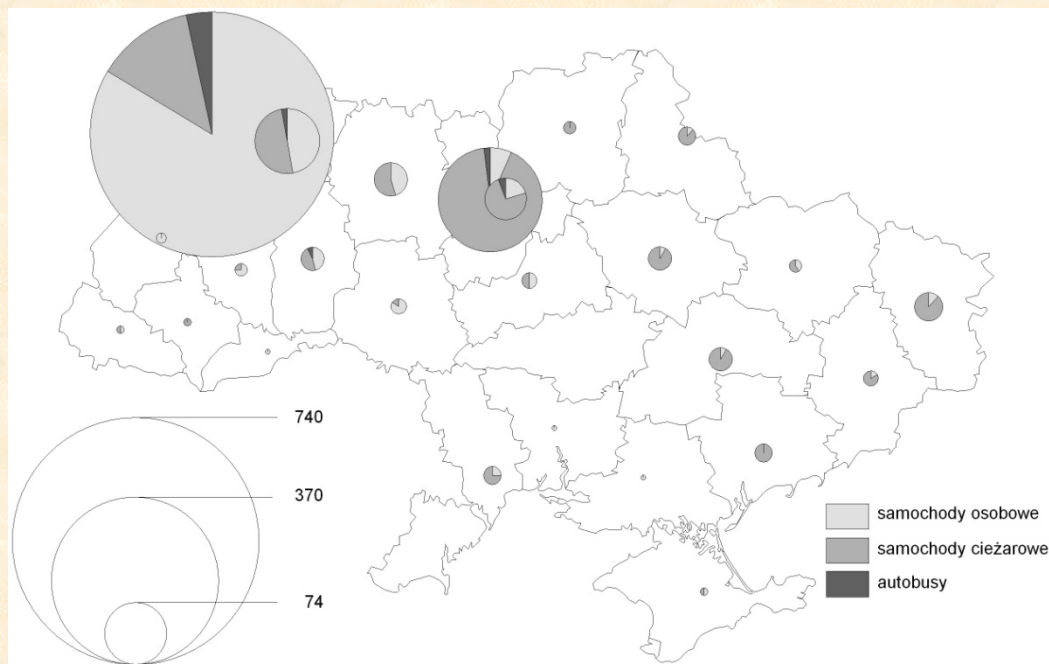
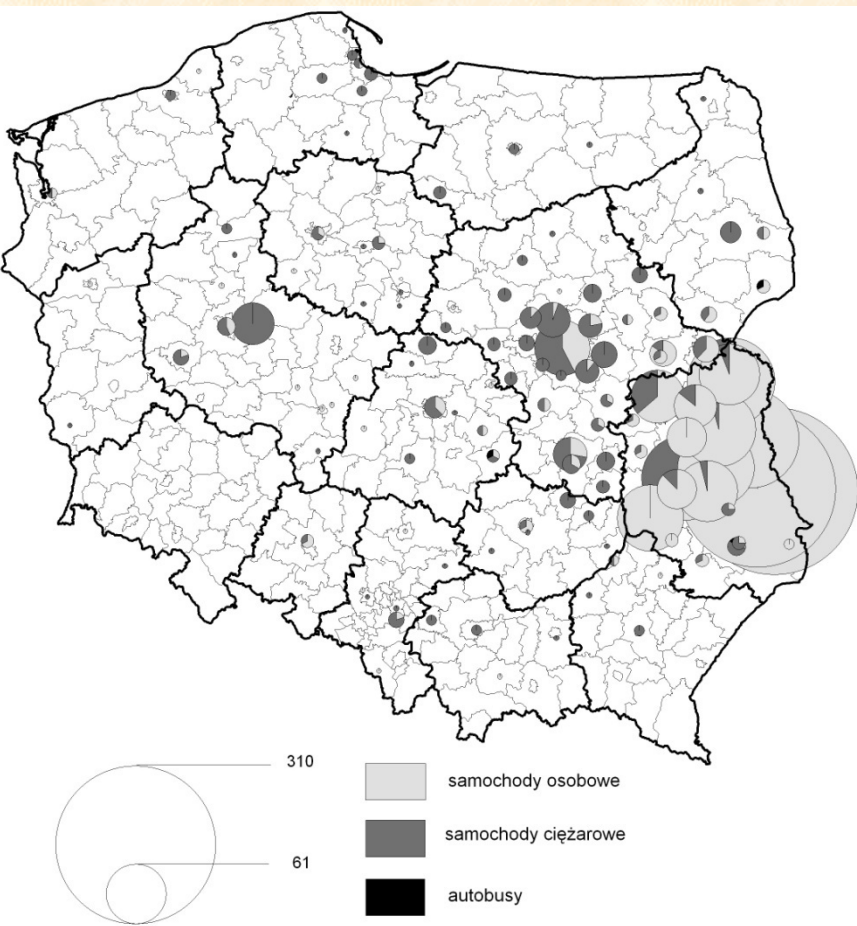
- Gronowo-Mamonowo
- Bobrowniki-Berestowica
- Połowce-Pieszczatka
- Dorohusk-Jagodzin
- Zosin-Uściług



Wielkość próby

Przejsie graniczne	Granica z:	Rodzaj przejścia	Liczba pojazdów podczas badania			
			samochody osobowe	Samochody ciężarowe	Autobusy	RAZEM
Dorohusk	Ukrainą	tranzytowe	2 142	808	45	2 995
Zosin	Ukrainą	lokalne	1 763	0	8	1 771
Bobrowniki	Białorusią	tranzytowe	619	313	1	933
Połowce	Białorusią	lokalne	1 012	0	0	1 012
Gronowo	Rosją	regionalne	959	66	22	1 047
RAZEM			6 495	1 187	76	7 758

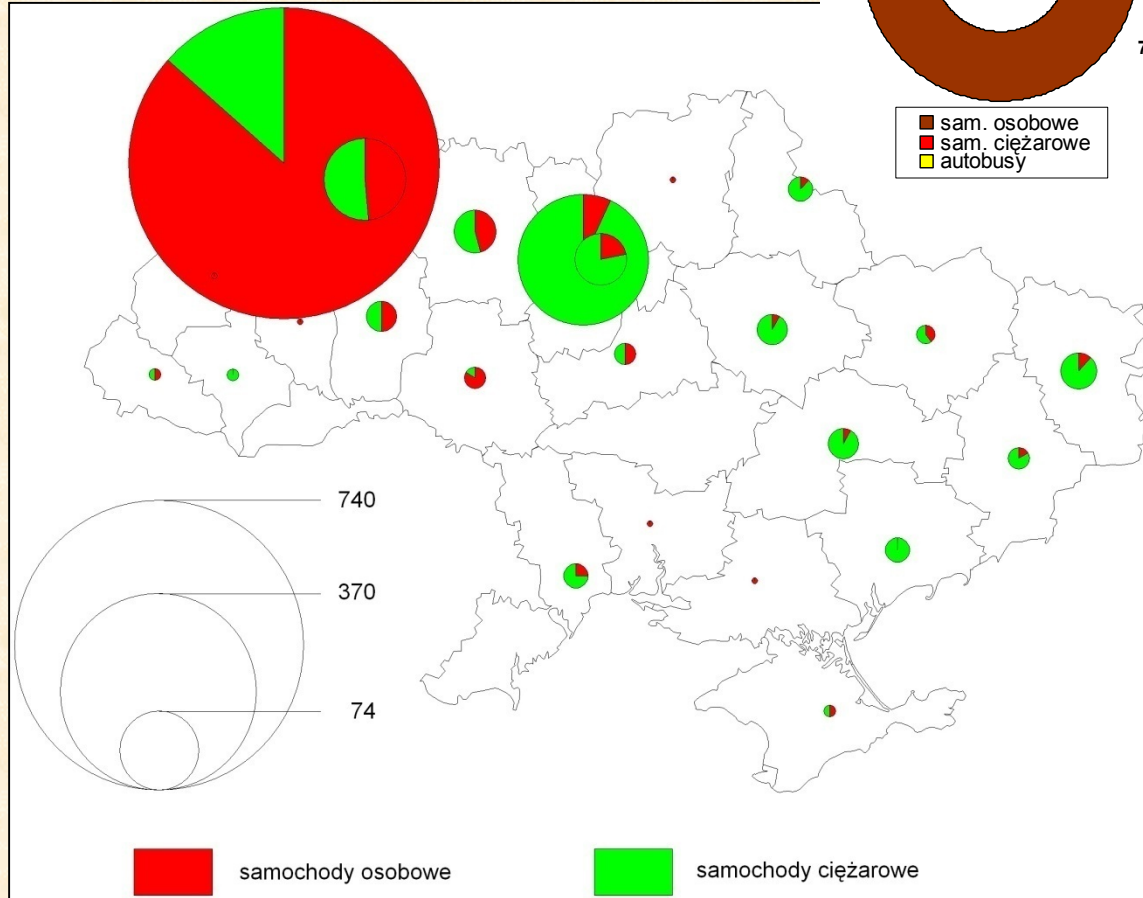
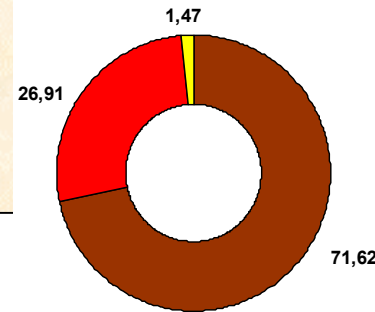
Struktura geograficzna ruchu granicznego Dorohusk (1)



Struktura geograficzna ruchu granicznego Dorohusk (2)

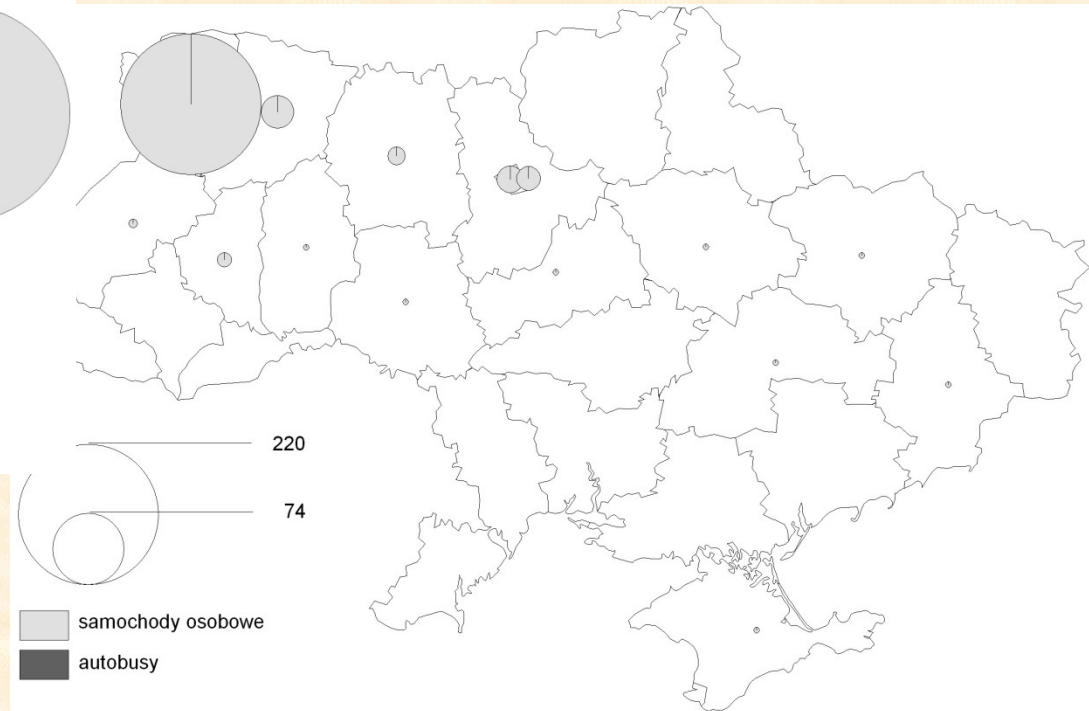
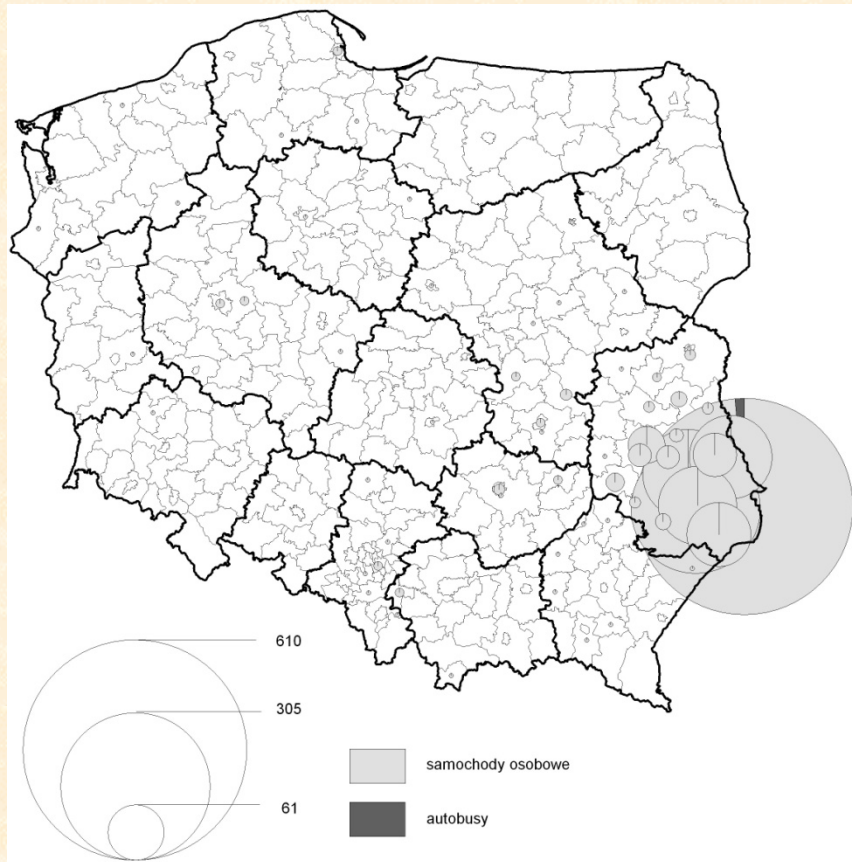
Dorohusk_str_poj

Struktura ruchu granicznego pojazdów



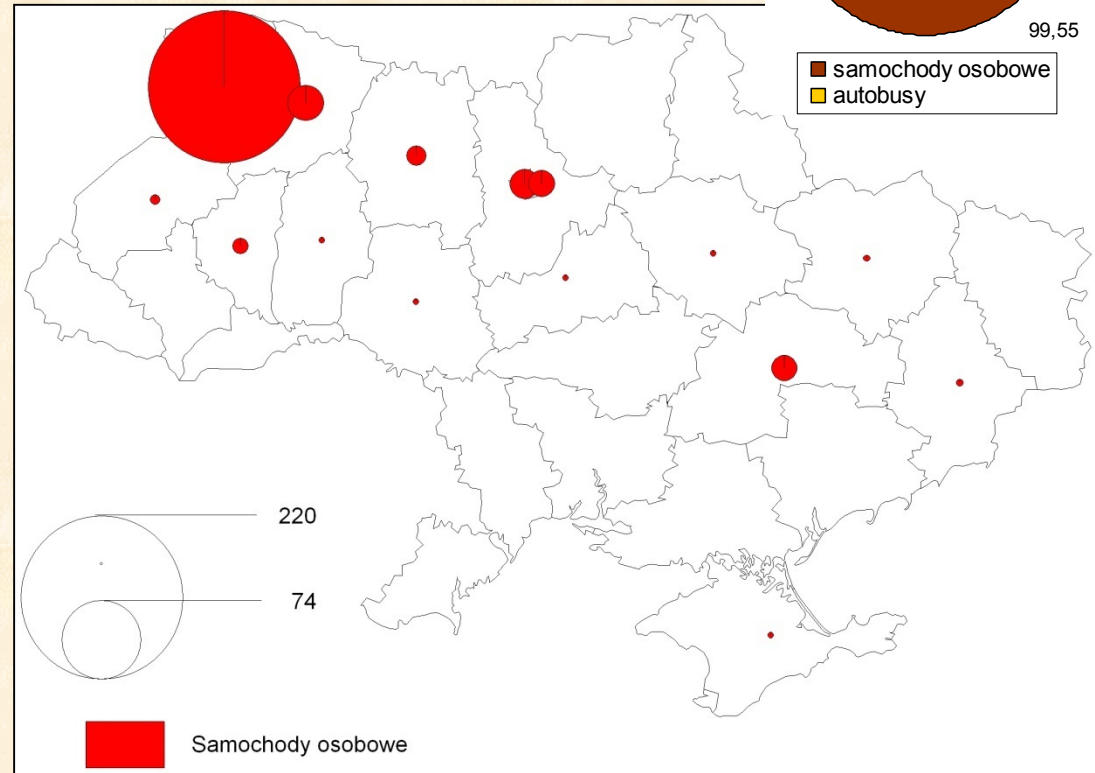
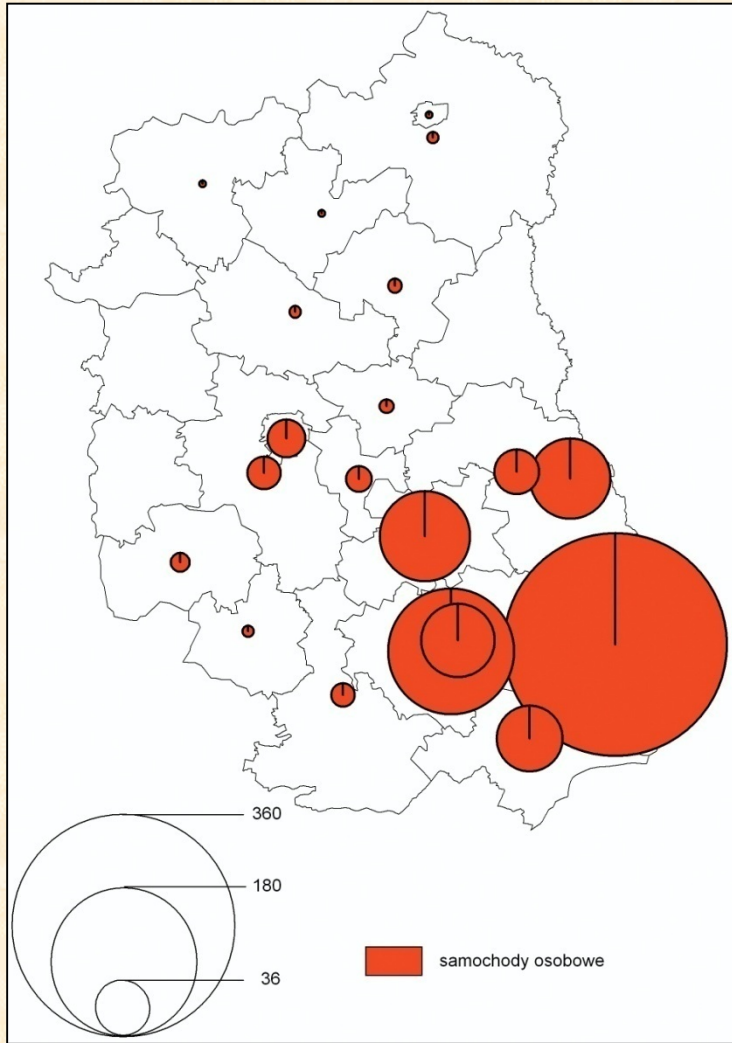
Struktura i wielkość ruchu granicznego na granicy polsko-ukraińskiej

Struktura geograficzna ruchu granicznego Zosin (1)



Struktura geograficzna ruchu granicznego

Zosin (2)



Struktura i wielkość ruchu granicznego na granicy polsko-ukraińskiej

Wnioski z badań 2008

- Przy odniesieniu do różnych badań z lat ubiegłych zauważa się zdecydowanie wzrastającą lokalność ruchu (dominacja powiatów, województw i obwodów przygranicznych)
- Wyjątek punkt w Dorohusku
- Wyraźnie wyższy udział Polaków na przejściach ukraińskich. Istotne przesłanki do opinii, że inne grupy społeczne są uczestnikami tegoż ruchu
- W przeciwieństwie do pozostałych granic występuje koncentracja ruchu w weekendy. Świadczy to nie tyle o jego turystycznym charakterze, co o fakcie, że zakupy towarów akcyzowanych na Ukrainie są dla dużej grupy Polaków zajęciem dodatkowym względem codziennej pracy, stają się sposobem na spędzenie wolnego czasu.
- Można zaryzykować stwierdzenie, że granica polsko-ukraińska zaczyna się (pod pewnymi tylko względami) upodobniać do granicy polsko-niemieckiej w latach 90-tych. Tendencji takiej nie obserwujemy na odcinku białoruskim i rosyjskim.

Wnioski i rekomendacje (1)

- Interakcje społeczno-gospodarcze oraz ruch graniczny podlegały na granicy wschodniej w latach 1990-2008 znaczącym wahaniom. Wahania te nie są uzależnione od stopnia rozbudowy infrastruktury.
- Po roku 2003/2004 zmalała rola położenia przygranicznego jako stymulatora intensywności interakcji z krajem sąsiednim
- W zakresie ruchu sytuacja na poszczególnych odcinkach granicznych stopniowo się różnicowała
- Nastąpiły znaczące przesunięcia w głównych kierunkach tranzytu

Wnioski i rekomendacje (2)

- Zaistniałe przemiany powinny mieć wpływ na reorientację koncepcji w zakresie przebiegu korytarzy transportowych
- Duża rola czynnika formalnego jako determinanty sprawności odpraw na zewnętrznej granicy Unii Europejskiej dowodzi, że ewentualne otwieranie nowych przejść granicznych nie jest w chwili obecnej priorytetem z punktu widzenia poprawy przenikalności.
- Na granicy z Białorusią, za wstrzeźliwością w tym zakresie przemawia dodatkowo nikły udział obywateli Polski w ruchu dwustronnym.

Wnioski i rekomendacje (3)

Sekwencja działań:

- Ruch osobowy
 - Udrożnienie formalne istniejących obiektów w ramach obowiązujących zasad (np. MRG, wspólne odprawy, oddzielenie ruchu turystycznego od drobnego handlu)
 - Przywrócenie roli kolei na istniejących przejściach, w tym modernizacja infrastruktury na liniach do granicy
 - Powstanie nowych punktów drogowych, w tym w pierwszej kolejności:
[a] polsko-ukraińskich (Malhowice, Budomierz, Dołhobyczów) [b] turystycznych (Bieszczady, Mierzeja Wiślana)
- Ruch towarowy
 - Rozwiązania w zakresie rozwoju rzeczywistej infrastruktury transportowej (zmiana priorytetów inwestycyjnych w drogownictwie, rozwój rozwiązań intermodalnych)
 - Zachowanie obecnego układu przejść granicznych



DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ !